

3. SERVICE DES TRANSPORTS

3.1. Missions

Le service cantonal des transports (SCTR) a deux missions principales majeures :

- **Commander l'offre** de transport public (TP) auprès des entreprises de transport (ET) et payer après négociation les **indemnités** correspondantes avec l'aide de la Confédération et des communes.
- **Planifier** le développement de l'offre TP à court, moyen et long terme (Prodes 2030/35) afin de répondre au besoin.

Ces deux missions doivent être en cohérence avec le plan directeur cantonal (PDC). Le SCTR, pour accomplir ses missions, est en contact étroit avec les communes neuchâteloises, l'Office fédéral des transports (OFT), les cantons (Berne, Vaud, Fribourg, Jura) et en France avec la Région Bourgogne-Franche-Comté.

3.2. Objectifs annuels

Les objectifs fixés pour l'année 2017 sont :

- définir la commande de l'offre pour la période 2018/2019 et débiter les négociations financières auprès des ET avec des contraintes budgétaires fortes ;
- assurer la planification de l'offre de transport du court jusqu'au long terme. Participer aux discussions avec la Confédération sur le programme de développement stratégique 2030 (Prodes 2030/35) ;
- décider des mesures urgentes pour l'entretien de la ligne historique entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds ;
- pérenniser la circulation des TER en provenance de Morteau au-delà de 2017.

3.3. Ressources (personnel, finances)

Personnel

| Situation EPT | | |
|----------------------|--------------------|----------------|
| Situation début 2017 | Situation fin 2017 | Différence +/- |
| 6,1 | 6,0 | -0,1 |

Dans le cadre du programme d'assainissement des finances (2^{ème} étape), le poste d'aménagiste a dû être réduit de -0.1 EPT en cours d'année 2017.

Finances

Contribution au FIF

Depuis 2016 les cantons contribuent à ce fonds mais ne sont plus tenus d'indemniser directement les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire. La participation des cantons suisses à ce fonds s'élève au total à 500 millions de francs. La part de chaque canton est déterminée en fonction des trains-kilomètres et des voyageurs-kilomètres en trafic ferroviaire.

Pour l'année 2017, la participation du canton de Neuchâtel au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) s'élève à 10'500'000 francs.

Trafic régional

Sur la base des conventions annuelles, la part cantonale à l'indemnité s'élève à 27'406'822 francs. Selon l'article 29 de la loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996, adaptée au 1^{er} janvier 2016, l'État prend en charge 60% de la part cantonale et le solde de 40% est supporté par les communes.

Trafic local

La subvention (indemnité) concernant le trafic urbain (TU) et le trafic régional voyageurs (TRV) non reconnu par la Confédération, à savoir 27'598'908 francs est supportée également à raison de 60% par l'État et de 40% par les communes. Cette répartition, identique à celle du trafic régional, est prévue par la loi sur les transports publics (LTP) du 1^{er} octobre 1996, adaptée au 1^{er} janvier 2016.

Trafic touristique

Pour l'année 2017, le trafic touristique sur les lacs de Neuchâtel et Morat, ainsi que sur le lac des Brenets est indemnisé à hauteur de 754'718 francs. Ce montant est également réparti à raison de 60 % à la charge de l'État et à 40% à la charge des communes.

Trains transfrontaliers Régio-Express

La part cantonale à l'indemnité s'est élevée à 644'609 francs en 2017. Le niveau d'indemnité 2017 est très légèrement inférieur à celui de 2016 pour un niveau de prestations identique. Les entreprises contribuent financièrement aux prestations de trains transfrontaliers RE.

Lignes à l'essai et associations

La ligne 21.591 entre Fleurier et Les Ponts-de-Martel est la seule ligne à l'essai du canton. L'offre mise en œuvre pour l'horaire 2018 est la même que celle de l'horaire 2017, à savoir deux aller-retour par jour, du lundi au vendredi.

L'abandon de l'exploitation en trolleybus des principales lignes urbaines chaux-de-fonnières étant désormais effectif, la ligne 21.302 (Charrières – Gare – Combe-à-l'Ours) est, depuis l'horaire 2017, prolongée jusqu'à Tourbillon en remplacement de la ligne 21.305. Le financement de ce prolongement se fait par le pot commun.

Les lignes 21.612 et 21.613 reliant la Béroche, Bevaix, Boudry et Cortaillod sont pérennisées et maintenant financées via le pot commun depuis l'horaire 2017. Une mise au concours a été réalisée en 2017 pour l'horaire 2019.

Communauté tarifaire intégrale Onde Verte (CTNE)

Pour couvrir les pertes de recettes engendrées sur le trafic grandes lignes (prestations non indemnisées) dues à la communauté tarifaire intégrale, un montant de 77'776 francs a été versé aux CFF en 2017.

Trafic marchandises voie étroite

Conformément à l'ordonnance sur la promotion du trafic ferroviaire de marchandises et du transport de véhicules à moteur accompagnés (OPTMa), un montant de 27'053 francs a été versé aux CJ en 2017.

Part communale 2017 au pot commun

| | | |
|--|---|-------------------|
| Part cantonale au FIF | Part cantonale | 10'500'000 |
| TRV | | 27'406'822 |
| TU | Y compris prestations non reconnues TRV | 27'598'908 |
| NLB et LNM | Ligne touristique | 754'718 |
| Trains transfrontaliers | Part neuchâteloise | 644'609 |
| Marchandises, OV et autre | | 115'829 |
| Total « pot commun » et part cantonale au FIF | | 67'020'886 |
| 40% à la charge des communes | | 26'808'354 |
| Total à charge du canton | | 40'212'532 |

Subventions accordées aux sociétés d'économie mixte (564 000)

Un crédit d'engagement de 14,7 millions de francs a été autorisé par le Grand Conseil, en date du 29 janvier 2013, pour assurer le versement de prêts et de contributions aux entreprises de chemins de fer privés, selon la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand). Depuis l'année 2016 et l'introduction du FIF, seules des aides financières LHand pour le matériel roulant peuvent encore être versées.

| Crédit-cadre cantonal infrastructures ferroviaires (n° d'ordre 3 000 409) | |
|--|---------------|
| CJ, contribution LHand* matériel roulant | 40'837 |
| Total 2017 | 40'837 |

*LHand : loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés

3.4. Événements principaux**Suivi de l'horaire 2016**

La stabilité des horaires de la cadence à la demi-heure Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ainsi que le respect des correspondances en gare en direction de l'Arc lémanique est démontrée. Toutefois, la correspondance en quatre minutes avec Genève reste tendue avec un changement de quai. Sur demande du service, les CFF ont accepté d'adapter les horaires pour permettre une correspondance sur le même quai dès le changement d'horaire de décembre 2017. Cette adaptation permettra d'améliorer encore la garantie de correspondance entre les Montagnes neuchâteloises et Genève/Genève aéroport.

Fusion des lignes 130/131

Le SCTR a finalisé avec les communes de l'Entre-deux-Lacs l'étude visant à optimiser le réseau de bus local. Constitué de deux lignes (21.130 et 21.131), ce réseau était menacé en raison d'un taux de couverture des coûts trop faible sur la ligne 21.131 (St-Blaise – Enges – Lignièrès) avec le risque de perdre la subvention de la Confédération. Le groupe de travail composé de représentants du SCTR, de l'entreprise CarPostal et de la CRT Entre-deux-Lacs a élaboré et mis en consultation une offre claire, sur une seule ligne regroupant la quasi-totalité des deux itinéraires précédents, permettant de répondre à coûts constants aux besoins de la population, en particulier des élèves.

Mise au concours des lignes 612, 613

Les concessions des lignes 21.612 et 21.613 dans le secteur de Boudry arrivent à échéance à la fin de l'année 2018 et le canton de Neuchâtel a décidé avec la Confédération de mettre ces deux lignes au concours comme l'autorise la loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1) et l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (RS 745.16). La mise au concours contribue à gagner en compétitivité tout en maintenant la qualité de l'offre de transport. L'Office fédéral des transports a annoncé en décembre 2017 son intention d'adjudiquer le marché à l'entreprise CarPostal. La concession devrait être octroyée à compter de l'horaire 2019.

3.5. Activités / Réalisations

Négociation des indemnités

En 2017, un nouveau round de négociation a débuté à fin avril avec à la remise des offres 2018-2019. Les directives financières envoyées aux entreprises demandaient une réduction de -1% par an pour le trafic régional et -2% pour le trafic urbain. Une amélioration de l'efficacité des entreprises est donc nécessaire. Une grande partie des négociations avec les entreprises s'est déroulée durant l'année 2017, elles devraient prendre fin en 2018.

Optimisation de la desserte

- Les horaires de la ligne 21.421 (Cernier – Savagnier – Neuchâtel) ont fait l'objet d'une pétition, mettant en évidence des temps de parcours mal calibrés. Le SCTR a donc demandé à transN d'étudier les temps de parcours effectifs et de proposer un horaire adapté. Le nouvel horaire a été mis en service au changement d'horaire de décembre 2017.
- Depuis la mise en service de l'horaire 2016, la correspondance des trains en provenance de La Chaux-de-Fonds avec les IC vers l'Arc lémanique se fait toutes les trente minutes, alternativement en direction de Lausanne et de Genève. La correspondance avec Lausanne étant de trois minutes, elle se fait en quai-à-quai (même voie en face). Ce n'était pas le cas pour la correspondance vers Genève (quatre minutes). Le SCTR a demandé aux CFF de rendre cette correspondance quai-à-quai possible et elle est désormais en service depuis le changement d'horaire de décembre 2017.

Relation transfrontalière

Axe Morteau – La Chaux-de-Fonds

Une solution a été trouvée pour pérenniser jusqu'en 2021 la circulation des TER en provenance de Morteau non équipés du nouveau système de sécurité sur sol suisse ETCS. Une déclaration d'intention a été signée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et le canton de Neuchâtel pour confirmer leur volonté de desservir à long terme la ligne des horlogers. Cela a permis à l'État français et à la Confédération de signer une feuille de route afin d'équiper le tronçon frontière – La Chaux-de-Fonds avec le système de sécurité français KVB. Ainsi les TER pourront circuler au-delà de 2021 jusqu'en 2030.

Axe Pontarlier – Neuchâtel

Les signaux d'entrée en gare de Pontarlier côté Suisse seront migrés vers le nouveau système de sécurité ETCS. Le cofinancement de l'offre par les CFF, la SNCF et Lyria reste un sujet de préoccupation. Aucune garantie n'est donnée pour les prochaines années.

FAIF, Prodes 2030

La Confédération a rendu ses analyses d'opportunité pour les modules Prodes 2030/35 en particulier les rapports coûts-utilités. En septembre 2017, le Conseil fédéral a mis en consultation auprès des cantons le projet de message aux chambres. Pour le canton de Neuchâtel, la modernisation de la ligne historique est prévue avec un tunnel de contournement de Chambrelieu pour 290 millions de francs. Le canton continuera donc son travail de persuasion pour une ligne directe auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) durant la première moitié de 2018.

Plan directeur cantonal (PDC) et plans directeurs régionaux (PDR)

Collaborant activement pour l'adaptation du plan directeur cantonal (PDC), le SCTR accompagne également la conception et l'approbation des plans directeurs régionaux (PDR) dans les six régions du canton et participe aux diverses consultations demandées par le service cantonal de l'aménagement de territoire (SCAT).

Projet d'agglomération

Participant aux groupes de pilotage et d'accompagnement, le SCTR assiste et contribue au processus d'élaboration et de mise en œuvre du projet d'agglomération RUN de troisième génération (PA RUN3).

Plan directeur cantonal de la mobilité cyclable (PDCMC)

En partenariat avec les services cantonaux des ponts et chaussées et de l'aménagement du territoire, le SCTR a accompagné l'étude de conception et l'approbation du PDCMC. Ce dernier propose de répondre à la demande croissante de déplacement en s'appuyant encore davantage sur la mobilité cyclable, en complémentarité avec les transports publics.

Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM)

En juillet 2017, en lien à la situation de surendettement de la société LNM mais aussi des dysfonctionnements constatés, un second audit de la LNM et de Cap Gourmand a été mandaté par les cantons de Neuchâtel, Vaud et Fribourg. À l'issue de cette expertise, les cantons ont demandé que des mesures d'assainissement soient mises en œuvre. Depuis la tenue de l'assemblée générale extraordinaire de décembre 2017, elles sont mises en vigueur par le nouveau Conseil d'administration de la LNM.

LHand : standards et priorisation des arrêts de bus

La Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand), votée en 2002, est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Elle a pour buts de prévenir, réduire ou éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées en favorisant leur autonomie. En ce qui concerne les transports publics, les constructions, installations et véhicules qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard le 1^{er} janvier 2024. Dans le canton de Neuchâtel, les arrêts de bus sont de compétence communale (financement et maîtrise d'ouvrage). Cependant, la mise en œuvre de la LHand dans les réseaux de bus est complexe et nécessite en particulier une cohérence territoriale, de manière à assurer le même niveau de service sur l'ensemble du réseau indépendamment de l'entreprise de transport ou de la commune.

Le canton de Neuchâtel a donc lancé une étude en mars 2017, sous la conduite du SCTR et du SPCH (financement des mandataires par le SCTR), à laquelle participent également les autres services cantonaux concernés, les communes et les associations de personnes âgées et handicapées. Un rapport listant les standards définis pour le canton ainsi que les critères à intégrer à la priorisation a été mis en consultation en novembre 2017. Le rendu final est attendu pour mi-2018.

3.6. Perspectives 2018

Optimisation des réseaux de transport urbain

Au vu des objectifs d'économies fixées par le gouvernement et des exigences budgétaires, le SCTR a lancé un programme d'optimisation des dessertes urbaines dans les villes du Locle, de La Chaux-de-Fonds et de Neuchâtel. L'offre touristique sera également analysée. L'objectif est de réexaminer en détail l'adéquation entre la demande et l'offre en TP. Les offres redondantes seront supprimées et des mesures pour la mobilité douce proposées.

LHand : standards et priorisation des arrêts de bus

Pour la consultation, trois catégories de standards ont été développées. L'utilité d'un arrêt est définie selon divers critères. À l'issue de la consultation, ces éléments seront validés ou retravaillés avant d'aboutir à une priorisation en fonction du rapport coût /utilité, assortie de recommandations : réaliser au moins un arrêt par localité par exemple.